2
Vragenuur: Vragen Van Helvert

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van Orde.

Vragen van het lid Van Helvert aan de minister van Infrastructuur en Milieu over **het bericht "Wethouder strijdt voor toekomst boeren bij A2"**.

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. "Hoe hoger de snelheid op de A2, hoe minder boeren in De Ronde Venen kunnen uitbreiden", zo meldde het Algemeen Dagblad afgelopen donderdag. Als je dat leest, is de eerste gedachte dat wij in Nederland de wetgeving blijkbaar zo hebben gemaakt dat een snelheidsverhoging boeren die willen uitbreiden in de problemen brengt.

Er is natuurlijk beperkte milieuruimte in Nederland, die we met wetten en met een dik pakket aan regels vastgelegd hebben. Door bepaalde omstandigheden en technologische ontwikkelingen kan het zo zijn dat er situaties zijn die wel binnen een bepaalde norm vallen, terwijl dat vroeger niet het geval was. Dan ontstaat er zogenoemde milieuruimte. De vraag is wie die ruimte zomaar mag innemen. Mag de overheid dan zeggen: weet je wat, we hebben wat milieuruimte, we verhogen de maximumsnelheid? Daardoor heeft de rest dan niets meer en hebben agrariërs en andere bedrijven geen ruimte meer om uitbreidingsplannen voort te zetten. Ook als er in dat raster bijvoorbeeld nieuwe wegen moeten worden aangelegd, kunnen de burgers in dat gedeelte van het land geen nieuwe wegen krijgen, omdat de overheid de 130 kilometerzone heeft uitgebreid.

Bij Schiphol kennen we al de 50/50-benadering, waarbij de ruimte die wordt gecreëerd gelijkelijk wordt verdeeld. Is dat ook een idee hiervoor? Klopt het dat niet alleen de boeren, maar alle bedrijven te maken krijgen met een stikstofplafond? Of geldt dit alleen voor boeren als we de snelheid verhogen? En, zo ja, hoe moet het dan met de andere bedrijven in die omgeving?

We lezen ook dat de gemeente De Ronde Venen hierover graag wil overleggen met de minister. Kunnen wij de brief krijgen waarin verslag wordt gedaan van dat gesprek en de conclusies? Is er überhaupt inmiddels een gesprek geweest? Voelt de minister iets voor de 50/50-aanpak, die op Schiphol ook geldt als het gaat om milieuwinst? Is de minister bereid om in ieder geval in de gebieden waar de PAS-regeling geldt, een pas op de plaats te maken bij het inpikken van de milieuruimte? Kunnen daar de 130 kilometerplannen als je de keus moet maken, dan niet beter even op de lange baan geschoven worden op dat vak?

☐

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. De heer Van Helvert heeft een aantal vragen gesteld met betrekking tot de PAS-regeling. De PAS-regeling is vorig jaar uitgebreid besproken in de Kamer. Er is gezegd dat er schaarse stikstofruimte is en dat we, willen we toch kunnen ontwikkelen, moeten komen tot een verdeling. Er is uitgebreid over gesproken dat er ruimte is voor ontwikkeling voor agrariërs, voor de industrie en voor ontwikkeling van verkeer. Het is dus niet zo, zoals in het artikel wordt gesuggereerd, dat het doorvoeren van een snelheidsverhoging of het aanleggen van een weg ten koste gaat van de landbouw. Er is van tevoren afgesproken welke categorie welke ruimte heeft. De snelheidsverhoging is dus niet ten koste gegaan van de mogelijkheden voor de boeren in De Ronde Venen. Dat is een systeem dat we met elkaar gemaakt hebben, juist om ontwikkelingen op al die vlakken te kunnen blijven creëren voor de toekomst.

Vervolgens vraagt de heer Van Helvert of de 50/50-regeling van Schiphol toegepast kan worden. Het bijzondere is dat in het verkeer de stikstofuitstoot zo ontzettend is afgenomen in de afgelopen periode dat er ook ruimte is ontstaan voor de andere categorieën, voor industrie en voor landbouw. Ik zou kunnen zeggen: dan neem ik daar weer wat van terug. Maar dat doe ik niet, want we hebben juist met elkaar afgesproken hoe we die verdeling toepassen. Daar is uitgebreid over gesproken. Ik vind dat toen een terechte en eerlijke verdeling is gemaakt.

Tot slot de opmerking dat de gemeente De Ronde Venen wil overleggen. De Ronde Venen maakt op dit moment bezwaar en wil in hoger beroep gaan met betrekking tot de 130 km/u. Zolang die dingen onder de rechter zijn, moet je daar niet op een andere manier over praten. Verder hebben wij via de media alleen te horen gekregen dat een gesprek nodig is. Er is dus ook geen verslag van een reeds eerder plaatsgevonden gesprek op dat vlak.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Begrijp ik het goed dat het onjuist is wat er in dat artikel staat en dat de boer zijn plannen in principe gewoon kan laten doorgaan? We weten natuurlijk niet wat exact de plannen zijn, maar dan zou er geen beletsel zijn om van 100 km/u naar 130 km/u te gaan. Als dat inderdaad het geval is, ben ik heel blij met het antwoord van de minister, want ook het CDA vindt het prima als je 130 km/u kunt rijden. Daar hebben we zelfs helemaal geen moeite mee. Wij hebben echter wel als voorwaarden gesteld dat de eerdere afspraken met gemeenten worden nagekomen en dat we geen enorme investeringen moeten doen in schone lucht en in het tegengaan van extra geluidsbelasting. Als wij daarbinnen blijven, vinden wij het fantastisch dat je gewoon kunt doorknallen op de autosnelweg daar waar dat mogelijk is. Maar heb ik het goed begrepen dat de boer zijn plannen in principe niet verder belet ziet worden door de snelheidsverhoging van 100 km/u naar 130 km/u?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Het klopt inderdaad dat die boer niet belemmerd wordt door die snelheidsverhoging. Er is ruimte voor agrarische ontwikkeling. Daar geven de provincies de vergunningen voor af en zij gaan ook over de verdeling. Er zijn heel veel aanvragen, dus het kan zijn dat deze boer wel belemmerd wordt omdat zijn collega's eerder waren of omdat er überhaupt weinig ruimte is in dat gebied, maar dat is dus niet het gevolg van de snelheidsverhoging. Nogmaals, wij hebben een verdeling afgesproken, dat wil zeggen een deel voor de industrie, een deel voor agrarische ontwikkeling en een deel voor verkeersontwikkelingen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dat is goed om te horen. Dank daarvoor. Wat is de stand van zaken met betrekking tot het overleg tussen de omliggende gemeenten over de verschillende snelheidsveranderingen die hebben plaatsgevonden? Ik hoorde de minister zojuist zeggen dat er nog een rechtszaak loopt. Zijn er nog meer rechtszaken op dit moment en, zo ja, waaruit bestaan de verschillen van mening?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Er zijn diverse rechtszaken van diverse gemeenten die aangeven dat ze liever geen 130 km/u willen. De oorzaken van die rechtszaken zijn divers, het heeftmaar heel vaak zijn het politieke gronden. In dit geval is er een rechtszaak geweest, waarin de rechter heeft uitgesproken dat de verhoging terecht mogelijk gemaakt kon worden. De gemeente heeft aangegeven in hoger beroep te zullen gaan, maar wij hebben daar nog niets van gezien.

De heer **Wassenberg** (PvdD):
Ik heb nog een aanvullende vraag. De minister zegt dat er ruimte is doordat auto's zoveel schoner zijn geworden. Recent hebben wij het Volkswagenschandaal gehad, waaruit blijkt dat er in hoge mate gemanipuleerd is met de onderzoeksgegevens. Ook Renault ligt nu onder vuur en er zijn meer autofabrikanten die de gegevens hebben verfraaid of vervalst. Hoe kan de minister zo stellig zeggen dat er veel meer ruimte is en waarom moet die ruimte meteen worden opgevuld met andere activiteiten waardoor meer stikstof wordt uitgestoten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
We hebben de afgelopen jaren zowel berekend als gemeten wat de afname van stikstof betreft.. Tussen 1990 en 2014 is die afname van het wegverkeer 70% geweest. Dat is gigantisch. Tot en met 2030 verwachten wij dat dat nog ongeveer zo'n 50% zal zijn. Dat is heel veel en dat komt doordat de auto's steeds schoner worden. Volkswagen en andere merken hebben inderdaad in hun brochures staan dat zij een bepaalde hoeveelheid uitstoot hebben, maar wij hebben in Nederland ons beleid niet op brochures maar op TNO-metingen van de werkelijke uitstoot gebaseerd. Wij hebben steeds rekening gehouden met de werkelijke uitstoot.

De heer **Wassenberg** (PvdD):
Dan het tweede deel van de vraag. Waarom wordt er niet gewoon gestopt als er al veel te veel uitstoot is? Die uitstoot zou afnemen en dat kan de natuur heel goed gebruiken. Waarom wordt de natuur niet de natuur gelaten en wordt dat gat meteen opgevuld, waarmee er opnieuw een onzichtbare stikstofdeken over de natuur wordt gelegd?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
We hebben in Europees verband afgesproken wat een aanvaardbare stikstofuitstoot is. We zitten op 40 microgram. Voor het wegverkeer gaan we niet verder dan 38 microgram, als we het opvullen. In de praktijk zitten we op 99% van de wegen zelfs op 35 microgram. We vullen het dus niet volledig op. Dat is niet omdat het een keuze is, maar omdat het zo uitwerkt en het verkeer steeds sneller schoner wordt. Als je een andere politieke keuze wilt maken en zegt dat je nul stikstof wilt, dan kan dat, maar dat is een andere keuze. Wij hebben met elkaar gezegd dat dit een aanvaardbare hoeveelheid uitstoot is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
De minister zei net dat de uitstoot niet alleen berekend, maar ook gemeten wordt. Hoe kan dat, terwijl er op alle trajecten die nu naar 130 km/u gaan in heel Nederland maar één meetpunt staat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat komt doordat de validatie van het model gemeten wordt. We hebben berekeningen aan de voorkant. Het model wordt gevalideerd op basis van metingen. Daarna wordt ook weer gemonitord op basis van berekeningen. Ik heb dat in het verleden laten zien, zoals u weet. Ik zeg altijd: ik doe het alleen waar het kan, binnen de grenzen voor het geluid, de uitstoot of de veiligheid. Op het moment dat wij constateren dat het over een norm heen zou gaan, ben ik ook bereid om maatregelen te nemen, ofwel om de uitstoot weg te nemen, ofwel om de snelheid terug te brengen. Dat heb ik ook al een keer laten zien. Ik ben daar volstrekt transparant in. Iedereen kan dat volgen. U hebt al heel vaak alle gegevens opgevraagd, zodat u dat hebt kunnen zien.

De **voorzitter**:
Dank u wel.